

I documenti

TorinoMilano2010: un'alleanza territoriale all'insegna dell'incertezza

di Matteo Bolocan Goldstein – Politecnico di Milano

La proposizione strategica di un'alleanza territoriale tra Torino e Milano, avanzata dalle rispettive Camere di Commercio nel seminario di Cernobbio del 15 ottobre 2004, prova ad emanciparsi dai precedenti fallimenti riportati nei tentativi di collaborazione tra le due città. Non è casuale il ribaltamento geografico operato rispetto alla precedente ipotesi "Mi-To" dei primi anni ottanta. Una titolazione che antepone il capoluogo piemontese a quello lombardo non segna tanto la volontà di imprimere un marchio d'origine al progetto (che i torinesi offrirebbero a Milano), quanto le novità riguardanti il contesto attuale rispetto a quello di vent'anni fa. Diversamente dai primi anni ottanta, infatti, l'intento di praticare un orizzonte di collaborazione territoriale tra le città si gioca sulla visibile e fattiva presenza dei cantieri aperti dell'alta velocità / alta capacità. Cantieri che celermente proseguono da Torino a Novara in vista delle Olimpiadi invernali (nel febbraio 2006 è prevista l'attivazione della nuova linea nel tratto Settimo Torinese - Novara, utilizzando ancora la tratta storica in entrata a Torino) per collegarsi successivamente a Milano, con l'ultimo segmento previsto entro il luglio 2009. Questo fattore di connessione infrastrutturale marca una differenza di non poco conto rispetto al passato, dischiudendo certamente opportunità rilevanti, oltre a presentare implicazioni problematiche. Ma procediamo con ordine. E' opportuno misurarsi con le condizioni in gran parte inedite del contesto ricettivo di tale proposta, il nord-ovest italiano di questi ultimi anni, per poter evidenziare sia gli spunti originali, sia alcuni nodi critici; con una sola avvertenza: le osservazioni avanzate rappresentano soltanto dei primi appunti di riflessione stesi a margine del confronto svoltosi nel seminario di presentazione della proposta e degli studi che la sostengono¹.

Oltre il MiTo, triangolo industriale definitivamente alle spalle

Diverse prese di posizione ospitate nelle pagine nazionali dei maggiori quotidiani in questi ultimi mesi², ma anche gran parte degli intervenuti al seminario di Cernobbio, ricordano il precedente di "Mi-To" per prenderne le distanze. Ciò appare del tutto ragionevole, non solo per il mancato decollo di quel progetto, ma anche perché l'orizzonte di senso nel quale allora si collocava era davvero profondamente diverso rispetto a quello attuale. Vale la pena richiamare il profilo della proposta "Mi-To" così come venne avanzata nel lontano maggio 1982 dai due sindaci Tognoli e Novelli, trovando una forte eco sulla stampa³ e un importante seguito nel convegno di Stresa "Collaborazione e integrazione tra aree urbane" (svoltosi il 9-10 luglio).

L'ipotesi di allora privilegiava una relazione integrata tra due aree urbane mature del vecchio triangolo industriale, percepite in quegli anni come in forte declino, immaginandone un rilancio attraverso un rafforzamento infrastrutturale e tecnologico innovativo, a supporto delle funzioni terziarie: un potenziamento dell'autostrada (con l'eventuale liberalizzazione dei pedaggi), collegamenti ferroviari superveloci tra i due poli (con la previsione di una sola fermata intermedia a Malpensa, futuro aeroporto internazionale), studio e realizzazione di reti integrate di tipo informatico e telematico, integrazioni nel campo della formazione qualificata e post-universitaria e rafforzamento complementare di attività terziarie come le fiere e i centri congressi. La spettacolarizzazione che accompagnò il lancio della proposta ebbe - in quei mesi - la meglio su una più accorta valutazione di

fattibilità urbanistica e territoriale; e l'impressione destata fu quella di una iniziativa tesa a mobilitare l'opinione pubblica e i mezzi di informazione piuttosto che a qualificarsi in termini progettuali, operativi e gestionali⁴. Tale impostazione del progetto lo espose a forti critiche di merito, come quelle avanzate da Campos Venuti che, denunciando il tentativo di ripristinare il "vecchio sogno metropolitano", rilanciava l'attenzione strategica sul tema del decollo tecnologico delle città e del territorio. Sempre Campos Venuti parlerà del rischio di immaginare "un'isola di progresso in un mare di decadenza", quando al contrario servirebbe la consapevolezza del tramonto del mito metropolitano avvenuto "a causa della stabilità demografica delle città e di tutto il paese, dell'affermazione ormai definitiva dell'assetto industriale diffuso e infine della crisi economica, dalla quale unicamente si può uscire con la qualificazione tecnologica non solo delle imprese produttive, ma di tutta l'infrastruttura urbana e territoriale della società"⁵.

La lungimiranza di queste riflessioni ci dice molto del clima di allora, come dello stato d'animo che attanagliava i governi delle città centrali del vecchio triangolo, compresa la Genova del sindaco Cerofolini (il cui interesse all'operazione produsse l'ironico slittamento di nomina da "Mi-To" a "Ge-Mi-To"). Le giunte di sinistra dei primi anni ottanta si trovavano davvero di fronte ad un passaggio stretto. Da un lato, ereditavano la stagione dei piani regolatori 'redistributivi' e 'riequilibranti' predisposti solo pochi anni prima; piani "contro la crisi" - come si diceva allora⁶ - per far fronte al conflitto sociale diffuso nelle città, in una fase di inversione della crescita manifestata dalla perdita simultanea di popolazione residente e di presenza industriale manifatturiera (impianti e addetti). Dall'altro lato, gli strumenti urbanistici appena approvati apparirono subito vecchi, ostacolando politiche di rilancio dello sviluppo dei nuclei centrali delle aree metropolitane, per sostenere le quali Milano aprirà la controversa stagione dei documenti direttori.

Non abbiamo modo di discutere meglio i tratti e le scelte salienti compiute in un periodo decisivo nella storia recente di Milano, Torino e Genova, a pochi anni dall'esplosione del tema del riuso delle aree industriali dismesse e della riqualificazione urbana⁷; ma i limiti - anche culturali - del progetto "Mi-To" hanno a che fare con questa tematizzazione esclusivamente urbana di uscita dalle secche nelle quali sembravano essersi arenate le città. Il superamento della crisi, vera o presunta, dei vertici urbani del triangolo industriale veniva quindi affidato al ruolo propulsivo dei cuori metropolitani, ad una ricentralizzazione terziaria che il progetto "Mi-To" esibiva in forma esplicita.

Certamente, al fallimento di questa ipotesi contribuirono anche le rivalità di sempre, annidate nelle diverse compagini economiche e civili delle due città. E' Cesare Romiti, intervenuto a Cernobbio, a sottolineare quanto i milanesi fossero preoccupati dalla forza, allora ancora non scalfita, della Fiat. Anzi, di una Fiat uscita vincente dopo la sconfitta operaia dell'80 e rinvigorita da una classe dirigente manageriale - Romiti e Ghidella in testa - che condurrà nel giro di pochi anni il marchio torinese ad essere l'unico produttore italiano del settore: l'acquisto dell'Alfa Romeo, nel novembre del 1986, è infatti solo l'ultima puntata di una serie di acquisizioni portate avanti a partire dagli anni sessanta⁸. Non sfugge a nessuno che le acquisizioni Fiat nel settore dell'auto, così come le diversificazioni settoriali e le partecipazioni operate con più decisione nel corso degli anni ottanta (si pensi solo alla Rizzoli Corriere della Sera e alla Rinascente) hanno rafforzato la presenza Fiat a Milano. Diversificazioni settoriali, dunque, ma con evidenti implicazioni spaziali che contribuiranno a mettere in tensione i rapporti tra l'impresa torinese per antonomasia e il capitalismo milanese.

Sebbene il nord-ovest di allora fosse già teatro di profondi mutamenti sociali e produttivi che investivano diffusamente il territorio, la dominanza politica e simbolica delle città centrali (e dei loro sindaci) era dunque ancora forte e comunque tale da condizionare il quadro di riferimento complessivo. Il triangolo urbano industriale usciva indebolito dagli anni settanta, ma le logiche prevalenti nelle élites di allora, le rivalità attive e le reciproche diffidenze segnavano ancora

fortemente il campo; in una fase nella quale i sindaci iniziavano ad interpretare il loro ruolo in termini imprenditivi, le segreterie dei partiti dominavano marcatamente le arene decisionali e potenti famiglie industriali erano ancora alla guida di grandi imprese. Anche questi richiami sottolineano la distanza, non solo temporale, del contesto di allora rispetto a quello attuale.

Il nord-ovest italiano oggi, non solo cantieri infrastrutturali

Tra i meriti dell'iniziativa 'TorinoMilano2010' vi è quello di porre una rinnovata attenzione verso le territorialità che attraversano la macro regione del nord-ovest, osservata unitariamente. Effettivamente, in Italia sembra mancare una tradizione consolidata di conoscenza operativa sulle *dimensioni geostrategiche dello sviluppo regionale*. A fronte di importanti filoni di studi socio-economici e territoriali⁹ sono infatti veramente rare le traduzioni geostrategiche a livello istituzionale nelle esperienze di pianificazione intercomunale o regionale. Ma la debolezza di tale orientamento appare ancor più evidente in relazione ad alcune tendenze recenti, attive su più versanti: *dal basso*, in molti contesti locali a livello internazionale le azioni strategiche e volontarie di attori pubblici e privati si dotano di una geografia intenzionale e finalizzata¹⁰, e anche in Italia alcune esperienze di pianificazione strategica (urbana o interurbana) sembrano battere strade simili; *dall'alto*, insiste da alcuni anni l'azione dell'Unione Europea che proprio di recente ha costituzionalizzato il tema della coesione territoriale (e non solo sociale), oltre ad avere proposto - a partire dalla fine degli anni novanta - una vera e propria politica spaziale, con la prefigurazione di nuovi scenari territoriali e la costruzione di un primo schema spaziale a livello continentale¹¹.

Come si può vedere, tendenze e spinte recenti mettono in agenda il tema di un trattamento strategico del territorio e dei suoi scenari evolutivi. Un trattamento per il quale è richiesta la mobilitazione volontaria degli attori e un'attenzione particolare alle dimensioni micro/macro regionali in gioco, contemplando una multiscalarità che faccia i conti con le diverse territorialità connesse ai temi e agli obiettivi da trattare.

Proprio queste considerazioni ci riportano alla prospettiva avanzata nel seminario di Cernobbio e alla necessità di tornare ad osservare il nord-ovest come un campo territoriale da precisare e interpretare. Perché, forse, proprio in un approccio multiscalare e multidimensionale risiede oggi la possibilità di avanzare quadri conoscitivi aggiornati e di cogliere nuove potenzialità per l'azione strategica. Se, infatti, potessimo osservare il nord-ovest in modo zenitale (da altezze variabili e simultaneamente in grado di cogliere grandi insiemi territoriali, ma anche alcuni dettagli esemplari) percepiremmo non solo la pluralità di territori che lo compongono, ma anche le tracce profonde dei processi maturati in questi ultimi vent'anni. Potremmo così osservare, con una certa evidenza:

- le *città centrali* di Milano, Torino e Genova, profondamente segnate da processi avanzati di *riconversione urbana*. Riconversione economica e sociale, indubbiamente, ma anche insediativa e urbanistica. Rilevabile a partire dal riutilizzo (o dalla predisposizione al riuso) di ingenti aree centrali e semicentrali, in particolare per ampliare l'offerta residenziale, spesso connessa a funzioni trainanti il nuovo ciclo di sviluppo urbano: attività commerciali, spazi universitari e laboratori di ricerca, direzionalità pubblica e privata, funzioni ricreative e del *loisir*, spazi aperti attrezzati. Trasformazioni avvenute per parti e spesso al di fuori di uno schema generale (come nella Milano della Pirelli o della Fiera) o, viceversa, riconducibili ad un progetto pubblico talvolta compreso in piani e programmi amministrativi (come sembra nel caso di Torino e di Genova);
- i *territori di mezzo*, quegli spazi inframetropolitani esito di processi ormai duraturi di sviluppo diffuso (sia di industrializzazione ma, in parte, pure di terziarizzazione diffusa) e spesso

densamente popolati. Vere e proprie sezioni di un fenomeno urbanizzativo dilatato, ma non prive di una loro fisionomia imperniata su autonomi principi di strutturazione sociale e insediativa. Corpi territoriali spesso caratterizzati da destinazioni agricolo/industriali (tipo ‘campagna urbanizzata’) e oggi luogo privilegiato di specializzazioni locali (anche di matrice distrettuale) legate a specifiche risorse produttive e ambientali. Reticoli urbani diffusi e spesso attraversati da imponenti fasci infrastrutturali che stanno in rapporto con i centri urbani maggiori non più solo in termini di dipendenza gerarchica, ma di interdipendenza e complementarietà tra sistemi locali di vario livello (si pensi all’articolazione territoriale delle attività commerciali o di alcune filiere produttive);

- le *altre polarità urbane*, che costituiscono quel fitto reticolo di città medie che qualifica il profilo multicentrico padano e – con qualche specificità - quello del quadrante nord-occidentale. Città che hanno vissuto e vivono in questi anni traiettorie di crescita non uniformi e riposizionamenti differenziati all’interno del sistema territoriale complessivo, ma che non di rado mostrano importanti trasformazioni puntuali dei modi dell’abitare (nuovi quartieri e recuperi edilizi) e del produrre. Centri urbani nei quali le dinamiche dei mercati immobiliari locali sono spesso segnate dalla presenza universitaria (talvolta recente, come a Varese, Lecco, Como, piuttosto che in alcune città del Piemonte orientale), o da servizi spesso assai qualificati, come alcuni centri ospedalieri e di ricerca medica di qualità (ad esempio a Pavia);
- Certo, oltre alle città e al territorio dell’urbanizzazione diffusa e degli spazi aperti, ad un’osservazione zenitale alla quale accennavamo non sfuggirebbero nemmeno le *aste e i nodi della mobilità*. Il sistema su gomma, assai congestionato e in fase di ammodernamento (si pensi ai cantieri aperti su molti tratti autostradali); quello su ferro, che mostrerebbe certamente i cantieri dell’alta velocità ma soprattutto una rete ferroviaria più capillare, ramificata e ricca di grandi potenzialità evolutive¹²; il sistema sistema aeroportuale e della logistica in così forte crescita nella realtà padana, con l’emergere di nuove centralità decisive per elevare le connessioni con le reti lunghe dei rapporti e degli scambi tra territori.

Da queste evidenze territoriali, descritte per sommi capi, emerge una *tripolarità urbana* e una mappa dello sviluppo macroregionale assai diversa da quella esistente e immaginabile solo venti anni fa, negli anni di “Mi-To”, per intenderci. Si possono avere dubbi sull’impiego insistito e un po’ enfatico della categoria del policentrismo impiegata negli studi presentati a Cernobbio, ma è possibile condividerla almeno come immagine evocativa di un *assetto* e di un *indirizzo multipolare*, che non può dunque limitarsi ai soli nuclei centrali di Torino e di Milano, recapiti terminali dell’alta velocità, tagliando fuori il resto. Tra l’altro, la gran parte degli spostamenti di persone e di merci avviene da tempo su gomma, e anche questo aspetto rimanda a un processo adattivo nei confronti di un modello di crescita territoriale diffuso e multipolare, piuttosto che rigidamente policentrico.

Quindi un nord-ovest dinamico ma – come indica anche lo studio presentato al seminario - non più trainante, come all’epoca del triangolo industriale. E comunque, un nord-ovest alla ricerca di interpretazioni e di politiche di rilancio strutturale che sappiano osservare il mutamento in corso in una chiave di significati più ampia: il confronto con altri sistemi economico-territoriali, non solo italiani, diventa ineludibile. Alcuni interventi a Cernobbio aprivano in questa direzione, sottolineando una vitalità economica e urbano/territoriale del nord-ovest che meriterebbe di essere osservata meglio, anche superando l’orizzonte pervasivo di un declino produttivo incombente¹³. In questo quadro è forse possibile osservare le nuove infrastrutture come progetti territoriali complessi, senza cadere nel vizio antico di una concezione tutta “infrastrutture e cantieri” della crescita territoriale; una concezione questa sempre in agguato e che tende a neutralizzare i fattori sociali e ambientali decisivi per lo sviluppo.

L'impressione ricavata dal seminario di Cernobbio è in questo senso contraddittoria; il nord-ovest viene evocato nello studio ma rimane ancora uno sfondo impreciso nel quale si colloca il non facile dialogo tra Torino e Milano, comprimaria Genova. Certo, in questo dato sembra pesare un certo convincimento che gli effetti della linea AV/AC sul modello insediativo macroregionale non saranno così marcati, mentre i benefici risultanti dalla notevole riduzione dell'effetto distanza tra le due città possano riguardare quasi esclusivamente i loro nuclei più centrali. Anche questa preoccupazione è emersa tra gli amministratori provinciali (ad esempio Saitta, presidente della provincia di Torino) e tra quelli delle realtà intermedie, come i novaresi, allarmati di un possibile 'effetto tunnel' della linea dell'alta velocità¹⁴. Ma anche questi aspetti meriterebbero di essere considerati in un quadro macro-territoriale in grado di comprendere i numerosi fattori potenziali di vantaggio di una cooperazione stimolata dalle città centrali.

Economia e politica nella prospettiva della governance territoriale

Tuttavia, per intraprendere questa strada con originalità occorrerebbe costruire il nord ovest come oggetto di studio e di conoscenze mirate, qualificandolo - inoltre - come attore territoriale in campo¹⁵. Cosa che oggi manca. Una sfida, questa, da giocare sul terreno dell'egemonia culturale e non solo economica; confrontandosi con la voce e la presenza di altri sistemi territoriali (si pensi in primo luogo a quel nord-est che, più di altri, ha determinato una 'questione settentrionale' ancora irrisolta)¹⁶, le cui dinamiche potrebbero incontrare quelle del nord-ovest contribuendo ad aprire nuovi scenari di sviluppo. Una consapevolezza di questo tipo non sembra ancora esplicitata dalla regia del progetto "TorinoMilano2010", ed anche questi aspetti sembrano aver pesato sulla discussione di Cernobbio, ancora per certi versi attardata su antiche contrapposizioni tra politica ed economia.

Nella discussione, un ampio risalto ha assunto il tema della *governance*, che investe direttamente i diversi meccanismi di regolazione sociale e politica delle città e il differente ruolo ricoperto da politiche pubbliche riconoscibili e promosse dal governo locale. A questo proposito, Torino presenta un volto più ordinato e nettamente proteso verso il coordinamento degli attori e la ricerca di visioni condivise (si pensi al recente sforzo raccolto nel Piano strategico), mentre Milano esibisce come tratto ormai peculiare un'elevata spontaneità dei comportamenti sociali, con un set di attori dinamico ma che agisce in ordine sparso e non cooperativo¹⁷. Attenzione: l'accento ai diversi stili locali di promozione e di governo del mutamento urbano non è un aspetto marginale. Perché la questione della *governance* si riversa sul percorso da intraprendere e sulle modalità di perseguire il rafforzamento della prospettiva di integrazione indicata. Non è un caso che il sindaco di Torino Chiamparino, sollecitato dagli interventi (tra loro scarsamente dialoganti) dei governatori regionali Ghigo e Formigoni, abbia sottolineato la volontà di praticare una "governance debole" del progetto, che comprenda insieme forme di cooperazione in certi campi e legittime competizioni in altri. Ma l'insofferenza verso la politica e verso ogni ipotesi di *governance* è stata ribadita dall'intervento di Romiti, fino a prefigurare un'operatività privata che possa fare a meno dei governi locali, con un rilancio un po' ideologico di una collaborazione autosufficiente tra imprese. Ma sarebbe davvero sbagliato ricondurre l'intero confronto della giornata di Cernobbio a prese di posizione come questa, arroccate su una dialettica ormai consueta 'economia vs. politica'. Le tensioni e i conflitti che un campo di gioco come quello delineato è in grado di suscitare sono del tutto trasversali alla sfera del pubblico e del privato, così come attraversano e possono scomporre le due città in modi non del tutto prevedibili. Fosse anche solo per questo, cioè per monitorare gli orientamenti degli investitori privati e istituzionali, e per rendere visibili mosse e strategie di investimento altrimenti sottratte al confronto pubblico, il tavolo inaugurato da "TorinoMilano2010" assume una consistenza originale e potrebbe anche riservare qualche sorpresa.

Da questo punto di vista, un buon modo di praticare la *governance* territoriale non riguarda soltanto le modalità di accompagnamento e di governo del processo indicato¹⁸, o la capacità di improvvisare strumenti e/o contenitori unitari (come l'idea avanzata, in conclusione dello studio, circa la promozione di un piano strategico della grande regione o di una holding federativa che tenga insieme le esperienze delle diverse agenzie attive a Milano e Torino sul fronte dello sviluppo territoriale), ma potrebbe qualificarsi proprio monitorando in modo sistematico i processi in corso. Infatti, sia i temi e le filiere produttive individuate dallo studio presentato (l'alta formazione universitaria, con il riferimento ad un possibile "distretto dei master" del nord ovest; il metadistretto medicale; i servizi alle imprese nella forma delle *network enterprise*; il sistema fieristico e congressuale; l'arte contemporanea e l'industria culturale declinata come cinema, televisione e teatri), sia altri, che potrebbero essere scandagliati in modo finalizzato (si pensi, solo per fare un esempio, al rapporto tra nuovi livelli di mobilità, assetti territoriali e dinamiche dei mercati immobiliari), meritano di essere considerati con maggior precisione e in riferimento ai processi in corso. Qui, per la verità, lo studio si è limitato a evocare alcuni temi. Mancano quasi del tutto riferimenti ad attori e mosse che descrivono già oggi il campo e le relazioni di potere 'in azione'; così come appaiono ancora deboli le reali opportunità di 'fare insieme' ciò che oggi viene fatto in modo disgiunto. Insomma, dovremmo forse guardare con più disincanto e realismo allo stato effettivo dei rapporti tra Torino e Milano; non quelli in astratto, ma quelli realmente in essere all'interno dei diversi mercati e delle diverse filiere funzionali e produttive, senza dimenticare la macroregione urbana segnata dalla loro presenza.

Una prospettiva come questa merita di essere considerata seriamente, se non altro come tentativo di riformulare un'agenda di temi pubblici da trattare in relazione alle diverse configurazioni funzionali e territoriali emergenti. Questa potrebbe essere l'offerta e la sfida di "TorinoMilano2010": qualificare i reticoli progettuali combinando le azioni e le risorse dei governi locali con quelle delle imprese e dei circuiti della ricerca e della produzione di conoscenze.

¹ L'iniziativa di Cernobbio ha presentato uno studio commissionato dalle due Camere di Commercio di Torino e di Milano e dalle rispettive aziende speciali Torino Incontra e Promos. Tale studio è raccolto in due fascicoli: *cfr.* G. Russo, a cura di, *TorinoMilano2010, una ferrovia, due poli, una regione europea*, Parte I: *I fondamenti del policentrismo*, Parte II: *Idee e progetti per l'alleanza*, Torino, 2004 (una sintesi in www.torinomilano.org). Enrico Salza, presidente del San Paolo di Torino, e Bruno Ermolli, presidente di Promos, sono le due figure che a partire dall'autunno del 2002 hanno avviato il progetto ed accompagnato la stesura dello studio.

² Due seminari intermedi avevano preparato il terreno al convegno di Cernobbio. Il Comitato di pilotaggio del progetto aveva, infatti, già riunito una comunità di leader di Torino e Milano in due seminari tenuti rispettivamente presso la Camera di commercio di Torino il 12 dicembre 2003, e presso la Camera di commercio di Milano il 15 luglio 2004.

³ In particolare il quotidiano *La Repubblica* sostenne una vera e propria campagna stampa nella primavera del 1982. Il 7 maggio titolava "*Milano+Torino=Mito, nasce la prima megalopoli*". Per un resoconto critico della proposta *cfr.* A. Moretti, "Tra megalopoli e città regione. Il ritorno di un Mi/To", in *Urbanistica Informazioni* 63/4, maggio-agosto 1982.

⁴ Sono anni nei quali, anche per reazione alla crisi sociale e produttiva degli anni settanta, i sindaci più rappresentativi iniziano a praticare una comunicazione diretta a mobilitare la comunità locale su una nuova agenda di temi e di obiettivi pubblici. Milano, in questa prospettiva, rappresenterà un laboratorio interessante e per certi versi anticipatorio di forme di regolazione che verranno istituzionalizzate solo un decennio dopo; *cfr.* M. Bolocan Goldstein, *Urbanistica come regolazione locale. Nuovi sindaci, esperienze e stili di governo*, Dunod-Masson, Milano, 1997.

⁵ *Cfr.* G. Campos Venuti, a cura di, *Città metropoli tecnologie. Le politiche di pianificazione territoriale regionale*, Angeli, Milano, 1984, p. 23.

⁶ "Un piano per la crisi" era il titolo significativo del saggio di P. Ceccarelli e M.R. Vittadini apparso sul numero di *Urbanistica* (68-69/1978) che presentava la variante generale al Prg di Milano, elaborata negli anni settanta

⁷ *Cfr.* F. Oliva, "Milano, Torino e Genova. Aree industriali dismesse e piano", in *Urbanistica* nr. 93, novembre, 1988.

⁸ Acquisizioni che hanno, nel corso degli anni, rafforzato la presenza della Fiat nell'area milanese. Si pensi, in relazione al solo settore dell'auto, alla storica Fabbrica si Automobili e Velocipedi Edoardo Bianchi & C., fondata a Desio nei primi anni del secolo scorso, divenuta Autobianchi nel 1955 e acquisita completamente dalla Fiat nel 1968; o all'Innocenti di Lambrate, casa produttrice della famosa Lambretta (oltre che di auto prodotte negli anni sessanta su licenza Austin Morris), che nel 1984 cede una consistente quota di capitale aziendale alla Fiat e nei primi mesi del 1993 cesserà definitivamente la produzione.

⁹ Il riferimento è agli studi di G. Becattini sulla campagna urbanizzata, di Bagnasco e Trigilia sulla Terza Italia, di G. Garofoli sull'industrializzazione diffusa, di G. Fuà sul modello delle regioni del Nec, solo per ricordare alcuni tra i principali filoni di ricerca territoriale.

¹⁰ I casi richiamati dallo studio sono - a questo riguardo - indicativi: il Randstad Holland, il Diamante fiammingo in Belgio, la regione della Ruhr, la Scozia centrale, la partnership tra Lione e Marsiglia, le regioni metropolitane del nord America.

¹¹ Cfr.: U. Janin-Rivolin, a cura di, *Le politiche territoriali dell'Unione Europea. Esperienze, analisi, riflessioni*, Angeli, Milano, 2000; A. Faludi, edited by, *European spatial planning*, Lincoln institute of land policy Cambridge, Mass., 2002.

¹² Alcuni analisti sottolineano che proprio gli investimenti operati sui grandi assi infrastrutturali porranno all'ordine del giorno la riqualificazione della rete su ferro secondaria da integrarsi alla prima, si pensi in questa direzione a Malpensa e al ruolo delle Ferrovie Nord Milano.

¹³ Sul tema del declino, piuttosto che su quello del mutamento, degli assetti produttivi del nostro paese, insistono due recenti prese di posizione: L. Gallino, *La scomparsa dell'Italia industriale*, Einaudi, Torino, 2003; G. Berta, *Metamorfosi. L'industria italiana fra declino e trasformazione*, Egea, Milano, 2004. Dati interessanti, proprio in relazione al comportamento delle regioni nord-occidentali, emergono dalla ricerca: Mediobanca-Unioncamere, *Le medie imprese industriali italiane (1996-2000)*, Milano-Roma, 2003. Su questi aspetti, cfr. A. Colli, *Quarto capitalismo. Un profilo italiano*, Marsilio, 2002; Id., *I volti di Proteo. Storia della piccola impresa in Italia nel Novecento*, Bollati Boringhieri, Torino, 2002.

¹⁴ Su questi aspetti si segnala l'intervento di C. Emanuel alla tavola rotonda "Novara nel MI-To", svoltasi a Novara il 6 ottobre 2004, nell'ambito della XXV Conferenza Italiana di Scienze Regionali.

¹⁵ In questa direzione sembrano orientarsi alcuni recenti rapporti di ricerca promossi dall'Ires Piemonte: cfr. G. Dematteis, C. Rosignolo EU-Polis, *Il Piemonte nello spazio europeo*, II° Rapporto triennale. Scenari per il Piemonte del Duemila. IreScenari 2004/1; C. Salone, *Il Piemonte nella macroregione padana. Strategie territoriali tra competizione e cooperazione*, II° Rapporto triennale. Scenari per il Piemonte del Duemila. IreScenari 2004/2.

¹⁶ Si pensi, tra gli altri, allo studio: I. Diamanti, a cura di, *Idee del Nordest. Mappe, rappresentazioni, progetti*, Edizioni Fondazione Giovanni Agnelli, Torino, 1998; e al monitoraggio continuo operato dall'iniziativa della Fondazione Nord Est (cfr.: "www.fondazione Nordest.net").

¹⁷ Una recente ricerca nazionale, cofinanziata dal Ministero dell'Università e della Ricerca, e finalizzata all'indagine circa i processi di governo metropolitano durante gli anni novanta, avanza interessanti considerazioni sui diversi rapporti società - istituzioni a Milano, Firenze, Napoli e Torino. Per un'anticipazione dei primi risultati: cfr. B. Dente, "Capitale sociale, reti di governance e innovatività metropolitana", in *Territorio*, n.s., nr. 29/30, 2004.

¹⁸ Ermolli argomenta la possibilità di dar forza all'iniziativa attraverso la formazione di tre organismi: una conferenza permanente, da riunirsi due-tre volte l'anno per verificare lo stato d'avanzamento del progetto e recepire nuove idee (ne faranno parte presidenti di regioni, province e sindaci; oltre ad accademici, professionisti e imprenditori); un laboratorio permanente che coordinerà l'evoluzione del progetto (composto dai due presidenti delle Ccippa, oltre che da Salza e dallo stesso Ermolli); infine, i gruppi di progetto, composti da esperti che dovranno analizzare la fattibilità di ogni iniziativa oltre a predisporre la fase operativa ed accompagnarne l'evoluzione e la rendicontazione (cfr. B. Ermolli, "L'asse Milano - Torino vale 2,5 milioni di posti", *Corriere della Sera*, 13 ottobre 2004).

Nome file: materiale sito Fondazione - Documenti - materiale Mito 6
(Bolocan).doc
Directory: C:\DOCUME~1\Jonela\IMPOST~1\Temp
Modello: C:\Documents and Settings\Jonela\Dati
applicazioni\Microsoft\Modelli\Normal.dot
Titolo: "Torino - Milano 2010", Cernobbio 16 ottobre 2004
Oggetto:
Autore: matteo bolocan
Parole chiave:
Commenti:
Data creazione: 22/05/2007 2.36
Numero revisione: 2
Data ultimo salvataggio: 22/05/2007 2.36
Autore ultimo salvataggio:
Tempo totale modifica 2 minuti
Data ultima stampa: 22/05/2007 3.13
Come da ultima stampa completa
Numero pagine: 7
Numero parole: 3.498 (circa)
Numero caratteri: 19.944 (circa)